



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

# Processus d'évaluation de l'état de la piste

**Nika Meheza MANZI**

*Expert régional – Aéroports et aides au sol  
OACI - Bureau Afrique occidentale et centrale*

Septembre 2020





# Sommaire

- Evaluation de l'état de la piste
- Surclassement/déclassement du RWYCC
- Suivi
- RCR final pour la clôture



# Objectif

- Expliquer les circonstances dans lesquelles l'exploitant d'aéroport doit procéder à l'évaluation de l'état des pistes et communiquer un RCR
- Décrire les changements qui nécessitent une nouvelle communication du RCR
- Décrire les circonstances dans lesquelles un RWYCC peut être déclassé ou reclassé
- Expliquer l'importance d'un suivi continu de l'état des pistes



# Evaluation de l'état de la piste

## *Compte rendu sur l'état de surface des pistes*

- En conformité avec le rapport sur l'état des pistes, le compte rendu doit commencer **lorsqu'un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient** en raison de la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gel.
- Les comptes rendus sur l'état de la surface des pistes devraient **se poursuivre pour refléter les changements significatifs jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée.**
- Le cas échéant, l'aérodrome publiera un rapport sur l'état des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.



# Evaluation de l'état de la piste

Un changement de l'état de la surface des pistes utilisé dans le rapport sur l'état des pistes est considéré comme significatif dans les cas suivants:

- tout changement de RWYCC
- tout changement de type de contaminant
- tout changement de couverture de contaminant susceptible d'être signalé selon le Tableau II-1-1
- tout changement d'épaisseur de contaminant selon le Tableau II-1-2
- toutes autres informations qui, selon les techniques d'évaluation utilisées, sont réputées significatives, telles que par exemple un rapport de pilote sur l'efficacité du freinage.

Tableau II-1-1. Pourcentage de couverture pour les contaminants

<i>Pourcentage évalué</i>	<i>Pourcentage communiqué</i>
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

Tableau II-1-2. Évaluation de l'épaisseur des contaminants

<i>Contaminant</i>	<i>Valeurs valables à communiquer</i>	<i>Changement significatif</i>
EAU STAGNANTE	04, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm
NEIGE FONDANTE	03, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm
NEIGE MOUILLÉE	03, puis valeur évaluée	5 mm
NEIGE SÈCHE	03, puis valeur évaluée	20 mm



# Evaluation de l'état de la piste

Changement dans la couverture des contaminants à reporter:

**Tableau II-1-1. Pourcentage de couverture pour les contaminants**

<i>Pourcentage évalué</i>	<i>Pourcentage communiqué</i>
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

Si le pourcentage de couverture change de 22 à 28% un nouveau RCR devra être communiqué

Un changement dans le pourcentage de couverture des contaminants qui résulte en un multiple de «25» différent est un changement important qui nécessite un nouveau compte rendu de l'état de la piste.



# Evaluation de l'état de la piste

Un changement dans l'épaisseur du contaminant:

Tableau II-1-2. Évaluation de l'épaisseur des contaminants

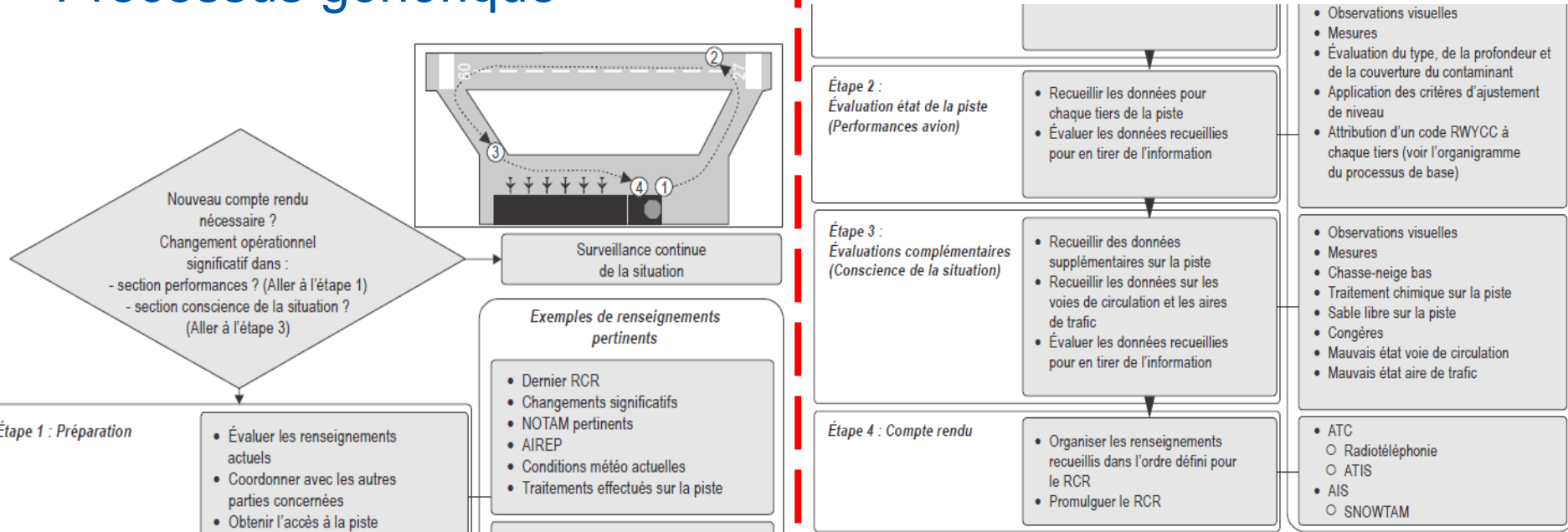
Contaminant	Valeurs valables à communiquer	Changement significatif
EAU STAGNANTE	04, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm
NEIGE FONDANTE	03, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm
NEIGE MOUILLÉE	03, puis valeur évaluée	5 mm
NEIGE SÈCHE	03, puis valeur évaluée	20 mm

Épaisseur minimale à laquelle et au-dessus de laquelle l'épaisseur est communiquée.

Une fois que l'épaisseur est supérieure à l'épaisseur minimale pour la création de rapports, si elle varie des valeurs indiqués ici, un nouveau RCR doit être émis.

# Evaluation de l'état de la piste

## Processus générique





# Evaluation de l'état de la piste

## Le processus de base / Organigramme RCAM

### Étape 1 : RCAM applicable ?

La philosophie du RCR est que l'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface de la piste dès qu'il y a de l'eau, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou du givre sur sa surface opérationnelle. La première étape de l'attribution du code RWYCC consiste à déterminer les contaminants en cause.

Y a-t-il de l'eau, de la neige, de la neige fondante, de la glace, ou du givre sur un tiers quelconque de la piste (conditions hivernales) ?

Passer à l'organigramme A

En conditions autres qu'hivernales, y a-t-il de l'eau sur un tiers quelconque de la piste ?

Passer à l'organigramme B

### Renseignements à inclure

• Pas de compte rendu

### Étape 2 : Appliquer les critères de couverture

Évaluer le pourcentage de couverture de la contamination pour chaque tiers de la piste

10 % ou plus de la surface d'un tiers de piste contaminé ?

NON

• Pas de compte rendu

OUI

25 % ou plus de la surface d'un tiers de piste contaminé ?

NON

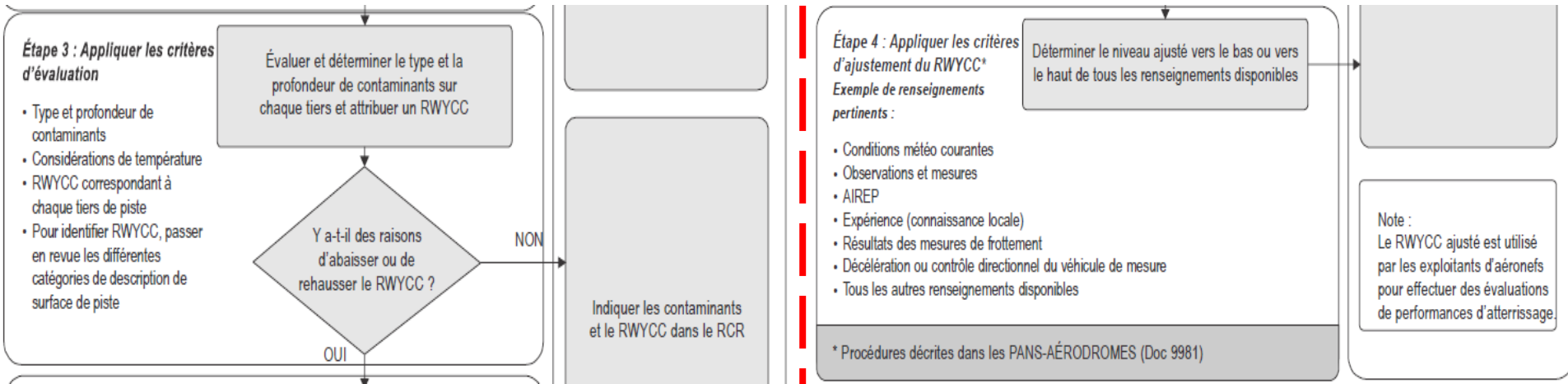
• Signaler les contaminants et indiquer RWYCC 6 dans le RCR pour le tiers en question

OUI

### Renseignements à inclure

# Evaluation de l'état de la piste

## Le processus de base / Organigramme RCAM





# Evaluation de l'état de la piste

## Évaluation d'une piste et attribution d'un code d'état de la piste

- Le RWYCC est évalué à l'aide du RCAM
- Si une zone de 25 % ou moins d'un tiers de piste est mouillée ou couverte d'un contaminant, il faudra communiquer un RWYCC 6.
- Si la répartition du contaminant n'est pas uniforme, l'endroit de l'aire qui est mouillée ou couverte par le contaminant est décrit dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.
- Une description de l'état de la surface des pistes est fournie en utilisant les termes de contamination en lettres capitales dans le RCAM
- Si plusieurs contaminants sont présents là où la couverture totale est supérieure à 25 % mais qu'aucun contaminant distinct ne couvre plus de 25 % de tout tiers de piste, le RWYCC est fondé sur le jugement du personnel formé, qui considère quel contaminant est le plus susceptible d'être sur le chemin de l'avion et quelle sera son incidence sur les performances dudit avion.



# Surclassement/déclassement du RWYCC

- Peut être fait lorsque toutes les autres observations, expériences et connaissances locales indiquent au personnel formé de l'aérodrome que la valeur initiale du RWYCC ne reflète pas fidèlement les conditions qui prévalent.
- Exemples d'aspects à prendre en compte dans l'évaluation de la glissance des pistes pour le processus de déclassement:
  - conditions météorologiques qui prévalent (températures sous le point de congélation stables, conditions dynamiques, précipitations actives)
  - observations (information et source);
  - Mesures (mesures de frottement, comportement du véhicule, ...)
  - expérience (connaissances locales); et
  - AIREPs.



# Surclassement/déclassement du RWYCC

- Un RWYCC 5, 4, 3 ou 2 attribué ne sera pas porté à un rang supérieur.
- Un RWYCC 1 ou 0 attribué peut être surclassé en utilisant les procédures ci-après, mais ne permettra pas d'aller au-delà d'un RWYCC 3
  - si un dispositif de mesure approuvé par l'État est adéquatement utilisé et étalonné, et si toutes les autres observations appuient l'idée d'un RWYCC supérieur tel qu'estimé par du personnel formé;
  - la décision de surclasser un RWYCC 1 ou 0 ne peut être fondée sur une seule méthode d'évaluation. Tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance d'une piste doivent être utilisés pour appuyer la décision;
  - lorsque le RWYCC 1 ou 0 est surclassé, la surface de la piste est évaluée fréquemment durant la période où le RWYCC supérieur est en vigueur pour s'assurer que l'état de la surface de la piste ne se détériore pas au-dessous du code attribué; et
  - les variables qui peuvent être prises en compte dans l'évaluation pouvant avoir une incidence sur l'état de la surface de la piste sont, entre autres, toutes situations de précipitations, des températures changeantes, les effets du vent, la fréquence d'utilisation de la piste, le type d'avion utilisant la piste.



# Surclassement/déclassement du RWYCC

- Les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste, s'il y en a, devraient être pris en compte comme faisant partie du processus de suivi continu, en utilisant le principe suivant:
  - a) un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste est pris en considération à des fins de déclassement; et
  - b) un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste ne peut servir à un surclassement que s'il est utilisé en combinaison avec d'autres renseignements qui soutiennent un tel surclassement.
- Deux comptes rendus de pilotes consécutifs signalant une efficacité du freinage MÉDIOCRE sur la piste déclencheront une évaluation si un RWYCC de 2 ou mieux a été attribué.
- Si un pilote a signalé une efficacité du freinage sur la piste **INFÉRIEURE À MÉDIOCRE**, il faut diffuser l'information, faire une nouvelle évaluation et envisager la suspension de toutes les opérations sur cette piste.



# Suivi du RCR

L'exploitant d'aéroport devrait mettre au point des procédures de suivi du RCR pouvant inclure :

- Suivi des conditions de surface de la chaussée, y compris des types de contaminants et épaisseurs
- Suivi du trafic aérien et des communications avec les pilotes en ce qui concerne les rapports des pilotes sur la portion de piste utilisée
- Suivi des conditions météorologiques
- Augmentation des auto-inspections (réduction des intervalles entre les inspections)



# RCR final pour la clôture

Un RCR pour la “clôture” finale doit être faite indiquant que la piste n'est plus contaminée:

- Quand la piste n'est plus contaminée
- Lorsque la couverture est inférieure à 10%, quelle que soit la forme d'humidité visible (à l'état gel, liquide ou humide)
- Exemple: lorsque la surface de la piste est suffisamment sèche pour qu'il reste moins de 10% d'humidité visible, le RCR final à émettre sera le suivant:

**6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY**





ICAO DAKAR UNITING AVIATION

Thank You

